



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Voss 29.06.2016

Vossaløysinga as
Postboks 10
5701 VOSS

K5 Bergensbanen/E16 Arna-Voss må realiserast snarleg

Vossaløysinga er ein interesseorganisasjon som samlar private og offentlege verksemdar, organisasjonar og privatpersonar. Me arbeidar for ei framtidsretta veg- og jernbaneutbygging på strekninga Arna-Voss, konsept 5 (K5), kombinasjonsløysing med stor innkorting av E16 og Vossabane/Bergensbane.

Vossaløysinga er nøgd med at Ringeriksbanen, og E16/Bergensbanen Arna-Stanghelle etter konsept 5, ligg inne som bunde prosjekt i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan. Samstundes saknar me avgjerda på at K5 Stanghelle-Voss er teken, og at heile strekninga er tidsbestemt i andre periode av transportplanen, med byggestart og ferdigstilling.

Vegen er sterkt trafikkert med ein årsdøgntrafikk på 5500 køyretøy, samstundes er vegen utrangert og jernbanen har ein kurvatur frå den sto ferdig i 1883. Dette er ikkje ein lokal jernbane- og vegstump. Dette er ryggrada i norsk samferdsle, vegen og jernbanen mellom dei to største byar og landsdelar i Noreg. Bergensbanen har 20% av persontransporten aust-vest. Andelen vil auka vesentleg med ferdigstilt Ringeriks-/Vossabane, og kryssingsspor i Hallingdal, som får reisetida ned under 4 timar.

Dei seinare åra har veg- og banestrekningen Arna-Voss ofte vore stengt grunna ras, men heldigvis utan at liv har gått tapt. I siste skredulukka 8. juni 2016 var trailer-sjåføren svært heldig at han ikkje fekk ein verre skjebne enn skrubbsår. Geologane hadde ikkje rekna rasstaden som skredutsett, men det rasa like fullt, og det på ei strekning som ikkje ligg inne i fyrste del av NTP-perioden, Stanghelle-Voss. Dessverre er nok heile strekninga frå Arna til Voss rasfarleg, ikkje berre Arna-Stanghelle. Klimaendringane har alt kome med 20% større nedbørsmengde sidan 1900, og aukar stadig. Dette vil føre til fleire jord- og flomskred. Det hastar med å bygga ut heile strekninga, og ein må kunne bygga på heile strekket samstundes. Ei omstilling på Vestlandet, frå olje og gass, treng ei snarleg realisering av K5 Arna-Voss. Samfunnstryggleik og beredskap er eitt viktig argument for dette samferdsleprosjektet. 12. mai 2015 rykka det ut 15 ambulansar frå Bergen. Neste gong kan det vera eitt ekspresstog i sjøen med 500 passasjerar.

Strekninga er utsett for stengingar grunna flaum, trafikkulukker og brann i tunnel. Det tyngste argumentet frå etatane er likevel å innfri tunnelføresegnene for branntryggleik i tunnel, som gjer at prosjektet er bunde i grunnlagsdokumentet. Statens Vegvesen seier at dei må gjera midlertidige tiltak mellom Stanghelle og Voss i tunnelane for å oppfylle føresegna, men me meiner at det er mykje viktigare å få til ein byggestart på heile strekket til Voss. Ein vil kunne få dispensasjon frå ESA på lik line med Arna-Stanghelle, og ein unngår å kaste vekk offentlege ressursar på mellombelse løysingar.

Å lese Statens Vegvesen sin statistikk over risiko for komande møteulukker Arna-Voss, med omgrepet «forventet skadestnad», er trist lesing. Prisen for eitt menneskeliv frå Finansdepartementet er kr 30 000 000,- og i tillegg er det ein pris for hardt skadde. Vossaløysinga har ikkje tru på at eitt tal på 93 omkomne sivilpersonar dei neste 40 åra kan vera politisk akseptabelt. I tillegg kjem angsten dei reisande har for trafikkulukker, og ikkje minst; skreda. Spørsmålet om utbygging av K5 Arna-Voss handlar om kva verdiar ein i samferdsleprioriteringar skal ha. Liv og helse, eller økonomisk trafikantnytte?

Vedlegg 3, Kvalitetssikring (KS1) av KVV for Voss – Arna

Tabell 5 Beregnet antall ulykker og skadegrad, effekten i de ulike konsepter og endret skadestnad (mill.kroner)

Prosentvis endring for E16 (Voss-Arna) i perioden 2018-2058						
	K0	K1	K2	K3	K4	K5
Drepte	69,560	-43 %	-14 %	-45 %	-66 %	-35 %
Hardt skadde	157,139	-31 %	-23 %	-23 %	-56 %	-41 %
Personskadeulykker	1 130,625	-13 %	-36 %	-14 %	-70 %	-50 %
Endring i ulykkeskostnad		900	1 100	1 200	2 300	1 800
Rangering		5	4	3	1	2

Kilde: Statens vegvesen

Statistikk frå Europa syner at passasjertala på Bergensbanen vil auke monaleg med ein redusert reisetid på nesten 3 timar. Kapasiteten på gods mellom aust og vest vil også bli mykje høgare. For næringslivet på Vestlandet er dette viktig i ein periode der ein skal omstilla seg frå olje og gass til nye eksportnæringar. I dag er manglande regularitet og kapasitet på E16/Bergensbanen eit handikap for landbasert eksportindustri frå Vestlandet. Aukn av gods på jernbane og høgare passasjertal, er klimavenleg løysingar for framtida og nullutslippssamfunnet.

Bergen er i sterk vekst og har store utfordringar innan forureinande trafikkavvikling. Med ei samordna areal- og transportplanlegging vil knutepunkta langs Vossebanen bli eitt ekspansjonsområde for Bergen. Dette vil ikkje gje næring til «giftlokket» over byen eller auke i personbiltrafikken, men gje grunnlag for berekraftig vekst i bustad- og arbeidsmarknaden, med tilhøyrande økonomisk vekst. Fossilfri og kapasitetskraftig kollektivtransport, som Vossabanen, må handle om dei som nyttar dette tilbodet 200 dagar i året. Vossabanen har bidrege til regional utvikling sidan 1883. Det at jernbanestasjonen er i sentrum av Voss har vore med å bidrege til dette, og gjort Vossavangen til den største kompakte by-struktur, utanom Bergen. Voss er ein attraktiv stad for kultur og fritid, og med ei nedkorta reisetid frå 70 minutt til 32 minutt til Bergen, vil Voss vera ein attraktiv stad for å avlaste Bergen sin vekst med bilbasert byspreiing. Fleire fotgjengarar i Bergen sentrum vil også bidra til at Noreg sin historiske handelshovudstad vil utvikla seg. I tråd med målet om at trafikkauken i byane skal koma med kollektiv, sykkel og gange.

VOS2A LØYSINGA

I fjor og i år har reiselivsnæringa i Hordaland hatt ein stor auke. Mykje tyder på at den vil halde fram dei neste åra. Voss ligg midt mellom Hardangerfjorden og Sognefjorden. Fjordane er motoren i norsk naturbasert reiseliv, på lik linje med at alpane er det for Sveits. På sikt trur me at kompetansebasert industri aust for Bergen, med Osterøy, Samnanger, Kvam, Vaksdal og Voss vil ha ei stor framtid.

Vaksdal og Voss har ikkje teke del i veksten Vestlandet har hatt dei siste 40 åra grunna petro-marine næringar, men heller vore i «oljeskuggen». I Vaksdal er det spesielt konkurranse frå Asia innan tekstilnæringa som har redusert talet arbeidsplassar. Frå år 2000-2015 har Vaksdal mista 400 arbeidsplassar, i tillegg til strukturendring innan landbruket, men folketalet har halde seg stabilt. Voss har derimot greidd seg greitt og kommunen hadde den historisk beste skatteinngangsmånaden i mai i 2016. Bustadattraktiviteten er høg. Denne regionen har difor større føresetnader til å kunna ta del i ei framtidig utvikling og omstilling av Vestlandet. I tillegg til å ha ein kultur for industri, har Dale 55 000 kvadratmeter ledig industriareal i sentrum som i framtida kan nyttast til berekraftige areal-intensive verksemdar.

Kva som kan koma ut av ein ny E16 og Vossabane er for tidleg å seie. Gründer og stortingsmann Peter Jebsen, som sto i spissen for å anlegga Vossabanen på 1870-talet, såg dei store naturressursane i denne regionen. Jebsen såg vasskrafta og anla Dale Fabrikk, som på det meste hadde 1300 tilsette. På slutten av 1990-talet skulle Voss, i tillegg til IT-Fornebu, få ei nasjonal informasjonsteknologisatsing med mål om 1100 tilsette, som ikkje slo til. Samferdsledepartementet sine samfunnsøkonomiske analysar veit me er feil. Asplan Viak gjorde ein moglegstudie for Bergensbaneregionen (kommunane Vaksdal og Voss) som synte potensial for fortetting i knutepunkta og plass til 15000 nye bustader og 7500 nye arbeidsplassar. Dette handlar om å byggje landet Noreg, og me veit at folk her er tiltaksføre, på same vis som resten av Vestlandet.

Jernbaneløysinga og Statens Vegvesen har gjort ein grundig og god jobb med konseptvala. Tilrådinga frå både etatar om K5 Arna-Voss er genial. K5, ei felles utbygging med stor innkorting av bane og veg, vil gje innsparing på totalt 11 mrd kroner, i forhold til separat utbygging av Bergensbanen og E16 Arna-Voss. Dette er konkrete 11 mrd i byggekostnader, og ikkje noko som omhandlar samfunnsøkonomisk lønsemd utrekna på eitt kontor hjå Oslo Economics.

Konklusjon: Arna-Voss, etter transportetatane si tilråding om K5, må byggjast ut snarast råd.

Vossaløysinga AS

Einar Larsen (s)
Styreleiar